

"Katharina, die Große" kommt

Auf der Bahnstrecke zwischen Frankfurt und Schönfließ werden die Gleise, Schwellen und Schienen ausgewechselt. Für die Erneuerung des Gleisbettes kommt "Katharina, die Große" zum Einsatz - eine knapp 800 Tonnen schwere und 700 Meter lange mobile Gleisbaufabrik.

18. September 2014, 20:07 Uhr • Booßen

Von **Philipp Humbsch**



Ein Zug der Superlative: "Katharina, die Große" ist bei ihrem Einsatz zwischen Schönfließ und Frankfurt 700 Meter lang und 800 Tonnen schwer. Sie ist seit acht Jahren im Einsatz und hat knapp

25 Millionen Euro gekostet.

© Foto: Philipp Humbsch

Unter tosendem Lärm frisst sich der Gleisumbauzug "Katharina, die Große" bei Booßen durch das Gleisbett. Der Name ist Programm: "Der Zug ist rund 700 Meter lang, der Kern der Maschine umfasst allein 200 Meter", erklärt Bauleiter Andreas Dahlmann von der Firma Spitzke. Er beaufsichtigt den Betrieb des gut 800 Tonnen schweren Zuges.

"Am Tag schaffen wir knapp 500 Meter Gleisbett. Pro Meter bringen wir 5,5 Tonnen Material neu ein", schildert Dahlmann den Ablauf. Zwei Ketten fräsen erst den Schotter und dann den Unterbodenschutz des Gleisbettes weg, bringen dann eine wasserdichte Kornmischung und neuen Schotter ein. Durch den entstehenden Hohlraum wird das Gleis auf eine Höhe von über einem Meter gehoben.

"Katharina, die Große" ist einer von zwei Zügen, die bei der Sanierung der Bahnstrecke zwischen Schönfließ und Frankfurt im Auftrag der DB Netz AG zum Einsatz kommen. Die Baumaßnahmen zur Sanierung des Gleisbettes kosten 35 Millionen Euro, fünf Millionen werden dabei durch das Land gefördert "Katharina saniert das Gleisbett, im Anschluss daran kommt ein Zug, der Schwellen und Schienen auswechselt." Der zweite Zug hört auf den nicht weniger klangvollen Namen "Heinrich, der Starke" und ist ein paar hundert Meter kürzer als die große Katharina. Die überzeugt allerdings nicht nur mit ihren Ausmaßen, sie dient auch einem ökologischen Konzept: "Im traditionellen Gleisbau müssen kilometerlange Baustraßen neben den Gleisen angelegt werden, auf denen dann Lastkraftwagen das Baumaterial anliefern und den Schutt wegschaffen." Wenn man von etwa 5,5 Tonnen Material pro Meter Gleis ausgeht, würde ein Lkw, der 20 Tonnen fasst, Material für knapp vier Meter Strecke liefern. Bei 500 Metern pro Tag wü mehr als 100 Lkw eingespart, "weil die Anlieferung von Baumaterial und der

Abtransport von Schutt bei diesem System direkt über die Schiene verläuft", erklärt Andreas Dahlmann. Zudem recycelt der Gleisbauzug etwa die Hälfte des alten Schotter, was ebenfalls Ressourcen schont, so der Bauleiter.



SEELOW

Schienenverkehr Oderbruch-Gleis zwischen Seelow und Frankfurt (Oder) wird auf Toppel-Toppel-Tour saniert

SEELOW

Bahn Neue Schienen, Schwellen und Schotter im Seelower Gleisbett

Ob der Zug die grüne Umweltplakette kriegen würde, ist dennoch fraglich. Denn sein 10000-Liter-Dieseltank reicht dem Ungetüm für gerade einmal drei Arbeitstage: "Katharina, die Große braucht mehr als 3000 Liter Diesel am Tag, das sind mehr als sechs Liter pro Meter" rechnet Dahlmann vor. Verteilt über die gesamte Länge arbeiten acht Motoren mit vier bis zwölf Zylindern. Zwei davon dienen nur der Stromversorgung für die Maschinen. Insgesamt bringen es die Aggregate auf eine Leistung von mehr als 3400 PS. Wer das Ungetüm in Aktion erleben will, hat dazu bis noch zum 23. September, täglich zwischen 7 und 17 Uhr auf der Strecke zwischen Booßen und Schönfließ Gelegenheit.

Anzeige

Kein Scherz: Das kosten Treppenlifte wirklich

